# Eerste Kamer der Staten-Generaal

1

Vergaderjaar 2015–2016

29 398 Maatregelen verkeersveiligheid

L

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 8 maart 2016

De leden van de vaste commissie voor Infrastructuur, Milieu en Ruimtelijke Ordening[1] hebben kennisgenomen van de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu met bijlage betreffende de voorhang van het Ontwerpbesluit tot wijziging van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (facilitering verkeersonderzoeken en spitsmijdenprojecten)[2].
Naar aanleiding van dit voorgehangen ontwerpbesluit is op 23 februari 2016 een brief gestuurd.

De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 8 maart 2016 gereageerd.

De commissie brengt bijgaand verslag uit van het gevoerde schriftelijk overleg.

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur, Milieu en Ruimtelijke Ordening,
De Boer

[1] Samenstelling:
Nagel (50PLUS), Ten Hoeve (OSF), Kuiper (CU), Schaap (VVD), Flierman (CDA), De Grave (VVD), Schouwenaar (VVD), Schrijver (PvdA), Sent (PvdA) (*voorzitter*), Vos (GL), Kops (PVV), Atsma (CDA), Dercksen (PVV), Van Dijk (SGP), Don (SP), Van Hattem (PVV), Jorritsma-Lebbink (VVD) *(vice-voorzitter),* Van Kesteren (CDA), Köhler (SP), Meijer (SP), Pijlman (D66), Schaper (D66), Stienen (D66), Teunissen (PvdD), Verheijen (PvdA)

[2] Kamerstukken I 2015/16, 29 398, K.

kst-29398-L
ISSN 0921 - 7371
’s-Gravenhage 2016

BRIEF VAN DE VOORZITTER VAN DE VASTE COMMISSIE VOOR INFRASTRUCTUUR, MILIEU EN RUIMTELIJKE ORDENING

Aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Millieu

Den Haag,23 februari 2016

De leden van de vaste commissie voor Infrastructuur, Milieu en Ruimtelijke Ordening hebben met belangstelling kennisgenomen van uw brief met bijlage betreffende de voorhang van het Ontwerpbesluit tot wijziging van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (facilitering verkeersonderzoeken en spitsmijdenprojecten)[3]. De leden van de PVV-fractie hebben naar aanleiding van dit voorgehangen ontwerpbesluit vragen en opmerkingen bij de facilitering van spitsmijdenprojecten.

Volgens de nota van toelichting is het de bedoeling het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) in het kader van de facilitering van spitsmijdenprojecten, te wijzigen, zodat automobilisten die «frequent in spitsperioden gebruik maken van een weg, [kunnen] worden uitgenodigd om vrijwillig deel te nemen aan een spitsmijdenproject»[4]. Voorts meldt de nota van toelichting dat deze automobilisten schriftelijk worden benaderd en dat de maximale meetperiode een totale termijn van 12 weken bedraagt.[5]
De PVV-fractieleden hebben hier enige bedenkingen bij in het kader van de privacy van de automobilist. Kunt u duiden hoe het, in het kader van de privacy, als wenselijk gezien kan worden wanneer je als automobilist ongevraagd post van de overheid ontvangt als je regelmatig over een bepaalde weg rijdt?

Verder is het uitgangspunt dat gegevens niet onnodig lang bewaard moeten worden. De termijn van maximaal 12 weken is relatief lang. Kunt u duiden of zo'n lange termijn opweegt tegen het doel van propageren van spitsmijden?

Voorts baart het de PVV-fractieleden zorgen dat deze maatregel een volgende stap kan zijn naar rekeningrijden in de spits. De techniek en werkwijze van geld teruggeven voor spitsmijden kan immers ook omgedraaid worden naar het betalen voor reizen in de spitsuren. Kunt u uitsluiten dat de in dit kader gebruikte techniek, in de toekomst wordt ingezet ten behoeve van vormen van rekeningrijden in de spitsuren?

Kunt u verder duidelijkheid geven over de doelmatigheid van spitsmijdenprojecten? In hoeverre zijn de effecten hiervan meetbaar? Kunt u aangeven waarom nu gekozen wordt voor nieuwe maatregelen in het kader van spitsmijden, terwijl uit onderzoeken – bijvoorbeeld het onderzoek van de Zuidelijke Rekenkamer over het project Spitsmijden A2 – blijkt dat dergelijke spitsmijdenprojecten nauwelijks effectief zijn?

De leden van de vaste commissies voor Infrastructuur, Milieu en Ruimtelijke Ordening zien uw reactie met belangstelling tegemoet en ontvangen deze graag uiterlijk 11 maart 2016.

Voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur, Milieu en Ruimtelijke Ordening,
E.M. Sent

---

[3] Kamerstukken I 2015/16, 29 398, K.
[4] Kamerstukken I 2015/16, 29 398, K, bijlage, p. 6.
[5] Kamerstukken I 2015/16, 29 398, K, bijlage, p. 8.

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 8 maart 2016

Hierbij zend ik u de antwoorden op de vragen en opmerkingen van de vaste commissie voor Infrastructuur, Milieu en Ruimtelijke Ordening naar aanleiding van de voorhang van het Ontwerpbesluit tot wijziging van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (facilitering verkeersonderzoeken en spitsmijdenprojecten, ingezonden 23 februari 2016).

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

158750.01u

Vragen en opmerkingen van de fractieleden van de PVV uit de vaste commissie voor Infrastructuur, Milieu en Ruimtelijke Ordening over de voorhang van het Ontwerpbesluit tot wijziging van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (facilitering verkeersonderzoeken en spitsmijdenprojecten).

1
Kunt u duiden hoe het, in het kader van de privacy, als wenselijk gezien kan worden wanneer je als automobilist ongevraagd post van de overheid ontvangt als je regelmatig over een bepaalde weg rijdt?

Wegbeheerders kunnen adressen van kentekenhouders alleen opvragen in het kentekenregister bij de RDW als dit voor hun publieke taak noodzakelijk is en onder strikte voorwaarden. Spitsmijdenprojecten en verkeersonderzoeken zoals gedefinieerd in het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (facilitering verkeersonderzoeken en spitsmijdenprojecten) hebben als doel de verkeersdoorstroming te verbeteren. Waar spitsmijdenprojecten zich richten specifiek op verkeersdoorstroming, kunnen verkeersonderzoeken gebruikt worden bij beslissingen die ten grondslag liggen aan uitbreiding van infrastructuur en andere maatregelen die de doorstroming kunnen verbeteren. Dit zie ik als een publieke taak van wegbeheerders en daarmee vind ik het wenselijk, mede gezien het feit dat juist het (pro)actief uitoefenen van deze taak ook sterk in het belang van de automobilisten is, dat deze doelgroep weggebruikers gericht kunnen worden aangeschreven voor specifiek dit doel: verkeersonderzoeken en spitsmijdenprojecten.

Zoals wordt toegelicht op pagina 8 van de toelichting op het Ontwerpbesluit, hebben automobilisten die niet willen worden aangeschreven de mogelijkheid om zich in te schrijven bij het Nationaal Postregister (rubriek «Auto's en toebehoren»). Automobilisten die in dit register staan ingeschreven, ontvangen geen ongevraagde post voor spitsmijdenprojecten. Hiermee wordt tevens invulling gegeven aan de regels van de Reclame Code Commissie omtrent ongevraagde benadering per post.

2
Kunt u duiden of zo'n lange termijn opweegt tegen het doel van propageren van spitsmijden?

Spitsmijdenprojecten zijn erg effectief gebleken voor het verbeteren van de doorstroming (zie antwoord 4 hieronder). Het registreren van de kentekens voor spitsmijdenprojecten over een periode van 12 weken is daarbij noodzakelijk om deelnemers gericht te kunnen werven en om objectief te kunnen bepalen welke kentekenhouders met welke frequentie gebruik maken van een stuk weg. Inzicht in de (wekelijkse) reisfrequentie in de spits is noodzakelijk voor het vaststellen van het referentieniveau van de deelnemer (0-meting). Als de beloningsperiode gestart is kan op basis hiervan objectief vastgesteld worden hoeveel spitsmijdingen de deelnemer heeft gemaakt. In de praktijk is gebleken dat een periode van 10 werkweken hiervoor een geschikte periode is. Incidentele gebruikers van een stuk weg, (ziekte)verlof en verandering van woon-werksituaties kunnen hiermee worden gefilterd. Vervolgens is er nog een periode van 2 weken noodzakelijk om het volledige proces te kunnen doorlopen van opvragen van adresgegevens bij de RDW, het produceren en versturen van brieven en het kunnen aanmelden door deelnemers. De passagegegevens dienen als bewijslast of kentekenhouders in aanmerking komen voor deelname en dienen dus maximaal 12 weken te worden bewaard.

3
Kunt u uitsluiten dat de in dit kader gebruikte techniek, in de toekomst wordt ingezet ten behoeve van vormen van rekeningrijden in de spitsuren?

Onderliggende wijziging van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer dient slechts ter facilitering van verkeersonderzoeken en spitsmijden, niet ter introductie van rekeningrijden.

4
Kunt u verder duidelijkheid geven over de doelmatigheid van spitsmijdenprojecten? In hoeverre zijn de effecten hiervan meetbaar?

Spitsmijdenprojecten dragen meetbaar bij aan de reistijdverbetering op fileknelpunten in Nederland. Een beperkte vermindering van het verkeersaanbod leidt namelijk al tot een aanzienlijke verbetering van de reistijd in de spits. Zodoende dragen spitsmijdenprojecten bij aan de bereikbaarheid en derhalve aan de versterking van de economische positie van Nederland. Zoals ik in de resultatenkrant Beter Benutten van november 2015 heb meegedeeld, heeft bijvoorbeeld het spitsmijdenproject in Midden Nederland (Galecopperbrug) geleid tot 5.745 spitsmijdingen per werkdag, Wild! Van de Spits in Rotterdam tot 6.600 spitsmijdingen per werkdag en Slim uit de Spits in Arnhem Nijmegen tot 7.000 spitsmijdingen per werkdag.

Ook heeft het Ministerie van IenM in 2013 aan een extern bureau opdracht gegeven om een aantal grote spitsmijdenprojecten te evalueren[6]. Dit onderzoek heeft geresulteerd in een evaluatierapport waarin tevens de kosten-batenverhoudingen van de projecten en het effect op de doorstroming zijn berekend. Uit dit rapport is op te maken dat de meeste spitsmijdenprojecten kosteneffectief zijn. De leerervaringen uit dit rapport worden sinds 2013 toegepast op (nieuwe) spitsmijdenprojecten.

Tot slot blijkt uit de kwantitatieve nametingen van de projecten dat een groot deel (ca. 40% tot 85%) van het spitsmijdeneffect ook na het vervallen van de beloningen de eerste maanden beklijft. Een deel van de ex-deelnemers blijkt nieuw gewoontegedrag ontwikkeld te hebben, waardoor de spitsmijdeffecten ook op langere termijn renderen.

5
Kunt u aangeven waarom nu gekozen wordt voor nieuwe maatregelen in het kader van spitsmijden, terwijl uit onderzoeken – bijvoorbeeld het onderzoek van de Zuidelijke Rekenkamer over het project Spitsmijden A2 – blijkt dat dergelijke spitsmijdenprojecten nauwelijks effectief zijn?

De Zuidelijke Rekenkamer heeft alleen gekeken naar het project Spitsmijden A2 (Winnen van de File). Spitsmijden A2 was een project waarbij er bewust voor is gekozen om innovatieve maatregelen te onderzoeken (o.a. loterijprincipe). De conclusie in algemene zin dat spitsmijdenprojecten nauwelijks effectief zijn, deel ik dan ook niet, zie het antwoord op de voorgaande vraag.

---

[6] MuConsult (2013). Eindevaluatie mobiliteitsprojecten. (zie: http://www.beterbenutten.nl/evaluatie-mobiliteitsprojecten-1)